

Historia kpr. pilota Władysława Kuik z Konarzewa

Ród Kuik z Konarzewa k/Poznania




Biogram z "Księgi Lotników Polskich Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946"
Autorzy: Olgierd Cumft Hubert Kazimierz Kujawa / Ministerstwo Obrony Narodowej 1989

Kuik Władysław, kpr. pil., ur.1915. podoficer 3 plot w Poznaniu. Uczestniczył w wojnie obronnej Polski jako pilot 132 eskadry myśliwskiej, przydzielonej wraz z III/3 dywizjonem do dyspozycji dowódcy lotnictwa armii "Poznań". Podczas walk zestrzelił jeden samolot niemiecki, ale utracił własny i został przeniesiony, jako pilot rezerwowy, do dyspozycji dowódcy dywizjonu. Wraz z personelem naziemnym przedzierał się z okrążenia nad Bzurą w kierunku Warszawy. Zginął 18 IX 1939 podczas przeprawy przez Bzurę w rejonie Iłowa. Miejsce grobu nieznane.
Odznaczony pośmiertnie Krzyżem Walecznych (rozkaz Naczelnego Wodza PSZ na Zachodzie nr 5/41).

Zamieszczone informacje pochodzą z roku 2007, są wynikiem korespondencji autora strony z Łukaszem Łydzką, piszącym książkę o III/3 dyonie.



 **Władysław Kuik** - urodzony w 1915 roku, w okolicy Poznania. W listopadzie/grudniu 1938 roku przybył do III/3 Dyonu po ukończeniu 3-4 miesięcznego kursu w Szkole Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu (uroczyste zakończenie kursu miało miejsce 15.XI - tak wynika z opisu zdjęcia - Wł.Kuik 4-ty od prawej).

W grupie 8 pilotów kaprali przydzielono go do 132.EM (eskadry myśliwców). Pokój dzielił z kpr. Skarbeckim, kpr. Jasińskim i 4-tym pilotem kapralem (nagrana na kasecie rozmowa z Leonem Skarbeckim byłym pilotem 132.EM). Pan Skarbecki opowiadał między innymi, że kiedy szedł do kawiarenki z kolegami m. in. z Wł. Kuikiem, spotkali dowódców eskadr z III/3 dyonu, opowiadał to w kontekście opisywania tych dowódców, a wspominałem o tym, żeby obraz Pańskiego krewnego był żywszy, a nie tylko składał się z samych dat. Pan Skarbecki wspominał, że ich jako nowych lotników trenowano intensywnie przez 5 miesięcy w walkach powietrznych, strzelaniu do tarcz itp., za nim uznano ich za pełno etatowych pilotów. W książce Jana Malińskiego również pilota 132.EM jest drobny fragment o Wł. Kuiku, dotyczący ćwiczebnych walk powietrznych (opis dotyczy lata 1939 roku):



"Walka powietrzna poległa na tym, że startowało dwóch pilotów i lecieli parą do wysokości bezpiecznej, to jest około 1500 m. Rozchodzili się na sygnał w przeciwnych kierunkach i po około pół minucie zakręcili do siebie, lecąc naprzeciw. Z chwilą minięcia (obowiązywał ruch prawostronny), próbowali usiąść jeden drugiemu na ogon. Zwycięzał ten, który miał przeciwnika na celowniku. Poszedłem spać wcześniej niż zwykle, aby następnego dnia być więcej niż wypoczęty, ale zanim zasnąłem zacząłem analizować, dlaczego w poprzednich walkach z naszymi podoficerami dwa razy przegrałem. Z Leonem Skarbeckim wiedziałem dlaczego. Chciał mnie speszyć. Nalatywał na wprost, a ja obawiając się zderzenia, osuwałem się z kierunku i nie byłem przygotowany do zrobienia zakrętu. Z Władysławem Kuikiem było dużo mojej winy, bo kiedy po minięciu ściągałem z całej siły stery do gwałtownego zakrętu, maszyna straciła stateczność, zadrgała i zamiast od razu puścić, trzymałem ją w ten sposób zbyt długo i straciłem zupełnie szybkość i wysokość. Po tych walkach ćwiczyłem przy każdej okazji głębokie, ostre skręty, a zwłaszcza wprowadzenie do zakrętu. A więc nie gwałtowne ściągnięcie kopyta, lecz równy, zdecydowane, aż do chwili odczuwania zamroczenia, bo wtedy zakręt był prawidłowy."

W dniu 1 września rano Władysław Kuik był zapewne na lotnisku polowym dyonu w Dzierżnicy koło Nekli.

Mam też kilka niesprawdzonych informacji m. in., że miał on być w grupie lotników, która 1 września wysłano na lotnisko polowe Janków pod Kaliszem. Z tym, że Władysław Kuik mógł zostać wymieniony w tej grupie pilotów błędnie. Jeśli tam był, to mógł tam lecieć samolotem P.11c w grupie 5 samolotów ok. godz. 14.00, ale mógł też jechać samochodem, ponieważ pilotów na tej zasadce było więcej niż samolotów. Na tym lotnisku mógł przebywać do 4 września.
W dniu 6 września Wł. Kuik mógł lecieć po starcie o 6.00 godzinie w kluczu ppor. Łuczyskiego.

Oto fragment z mojej książki:

W kluczu ppor. Łuczyńskiego leciał pchor. Pudelewicz oraz kpr. Jasiński, a w kluczu kpt. Jastrzębskiego leciał prawdopodobnie kpr. pil. Kazimierz Mazur oraz pchor. Stefan Wapniarek (lub kpr. Kuik). Wszystko wskazuje na to, że po godzinie patrolowania oba klucze spotkały samotnego Dorniera Do 17 F1+ JA z Stabst./KG 76 dowodzonego przez mjr. von Lossberga, który wykonywał lot rozpoznawczy (start o godz. 5.35). Niemiecka załoga zameldowała, że na zachód od Turka zaatakowało ją 6 myśliwców, które atakowały Dorniera aż do linii frontu, po czym zawróciły. O godzinie 8.10 trafiony 32 razy polskimi pociskami w statecznik, kadłub, skrzydłowy zbiornik paliwa i opony Dornier wylądował na lotnisku we Wrocławiu z rannym obserwatorem Olt. Gottfriedem Thilo. Niemcy zameldowali w swojej jednostce, że w tej walce zestrzelili 3 P.24 - dwa zestrzały zgłosił mechanik pokładowy - Uffz. Günther i jedno radiowiec - Gefr. Gauger. Niemiecki dowództwo potwierdziło potem dwa zestrzały.

Z lotu nie powrócił ppor. Łuczyński, który w czasie pogoni na niskiej wysokości za Dornierem zahaczył o drzewo i rozbił się z samolotem. Ciężko ranny trafił do niewoli i szpitala.

Tego samego dnia - 6 września - o 9.00 kpr. Kuik wystartował razem z 6 innymi pilotami i po około 40 minutach walczył z niemieckimi bombowcami/myśliwcami lub tylko myśliwcami. Innymi pilotami w tym locie byli w pierwszym kluczu: por. pil. Kazimierz Wiśniewski, pchor. pil. Jan Maliński, kpr. pil. Leon Skarbecki, a w drugim ppor. pil. Henryk Bibrowicz, kpr. pil. Władysław Kuik oraz pchor. pil. Stefan Wapniarek.

Lot ten tak opisał ppor. pil. Henryk Bibrowicz:

"W czasie patrolowania i osłony 9 - Me 109 poprzedzająca wyprawę bombową atakuje naszych myśliwców. Wywiązuje się walka. W tym samym czasie przechodzą 3 fale Ju 86 po: 6, 9 i 12 w kierunku płd. Wsch. Myśliwcy III/3 Dyonu atakują Ju 86...[]...Wynik walki: dwa Ju 86 zestrzelone (i-ppor. Bibrowicz, 1-kpr. Kuik)."

A to już dane z mojej książki:

Poznańscy myśliwcy natknęli się na 18 Dornierów Do 17E z 8 i 9. Staffel/KG 77. Obie eskadry leciały od siebie w pewnym oddaleniu i były eskortowane przez 8 Bf 110B z 3./ZG 76, które leciały za 8. Staffel/KG 77. Nie wiem, jak Pan się orientuje, ale oba samoloty niemieckie były dwusilnikowe i miały podwójne stateczniki pionowe, jak nie używany przez Niemców we wrześniu 1939 roku Junkers Ju 86.



Znajomość sylwetek wrogich samolotów u polskich lotników

była różna, a takie pomyłki były normalnym zjawiskiem w czasie walk powietrznych. Ani ppor. Bibrowicz i kpr. Kuik nic nie zestrzelili. Tylko jeden niemiecki Messerschmitt Bf 110 miała uszkodzony jeden silnik, a załoga wróciła na lotnisko lecąc na jednym silniku. Tego Messerschmitta trafił inny pilot pchor. Jan Maliński, a za chwilę został zestrzelony. Dwa inne P.11c były uszkodzone od kul niemieckich. To, że piloci zgłaszali zestrzelenia, a faktycznie strona przeciwna nic nie straciła to bardzo częste zjawisko na wojnie. Pilot strzela do wrogiego samolotu 2-5 sekund i do tego cały czas manewruje. Organizm pilota musiał podczas walki znieść ogromne przeciążenia, a dodatkowo na pilota działała dawka ogromnej adrenaliny, więc w takich warunkach łatwo przecenić skutki swojego ostrzału. To, nie żadna hańba, że dany pilot nic nie zestrzelił.



Kpr. Wł. Kuik rozbił w 1939 roku dwa P.11c. Pierwszą w dniach, jak podają różne źródła 6 lub 9 albo nawet 10 września. Mam kilkanaście relacji dotyczących III/3 dyonu myśliwskiego i udało mi się zadatować prawidłowo większość walk powietrznych, strat samolotów i innych zdarzeń, tylko nie byłem w stanie zadatować dokładnie rozbicia P.11c przez kpr. Kuika. Prawdopodobnie było to 7 września (może 8 września), nie będę tłumaczył czemu, to tak zadatowałem, jest na to za mało czasu, a to chyba najmniej ważne. D-ca dyonu mjr Mieczysław Mümler podał, że kpr. Kuik rozbił samolot podczas pierwszego lądowania na lotnisku połowym w Ostrowach (koło Krośniewic).

Przyczyną miało być lądowanie na wysoki lub niski las (w miejscu, gdzie na moim kserze relacji mjr Mümler pisze niski lub wysoki las jest odkserowane w narożniku zagięcie kartki, więc nie wiem). To, że Pański krewny rozbił samolot w czasie pierwszego lądowania na tym lotnisku, nie oznacza, że było to lądowanie podczas przelotu z poprzedniego lotniska. Wł. Kuik prawdopodobnie przyjechał tam samochodem z taborem dyonu. Wynikało to z tego, że dyon miał dużo więcej pilotów niż samolotów. Ten wypadek dwie relacje datują na dwa różne dni, ale z ich opisu wynika jakby, że kpr. Kuik rozbił samolot 2-go dnia pobytu na tym lotnisku. Dyon przeniósł się z lądowiska koło Osieka Małego do miejscowości Ostrowy w ciągu 6 września, więc można liczyć, że 6 września - 1-szy dzień pobytu, a 7 września - 2-gi dzień pobytu, więc być może (???) ten wypadek miał miejsce 7 września.

9 września

W dniu 9 września kpr. Kuik po starcie ok. 15.00-16.30 z Lubienia brał udział w locie rozpoznawczym w grupie 3 pilotów na P.11c, a lądowali w Ostrowach, ponieważ z różnych relacji wiem, że dyon miał przenieść się z Lubienia do Ostrowów. Kiedy Kuik z kolegami wylądowali w Ostrowach po locie rozpoznawczym, to krótko po tym samoloty przelatujące z Lubienia na lotnisko połowe Ostrowy zostały zaatakowane przez niemieckie Messerschmitty i doszło do walki powietrznej. Odbyła się ona ok. 17.00, dzięki czemu można podać przybliżoną godzinę lotu kpr. Kuika, bo wylądował z kolegami przed tą walką, a samolot P.11c mógł latać max, wg, różnych danych od 1 godz. 40 min do 2 h.

O locie tym napisał bardzo krótko ppor. Bibrowicz:

"Klucz - ppor. Bibrowicz, ppor. Wapniarek, kpr. Kuik - rozpoznanie na korzyść Armii - lądowanie na lotnisku Ostrowy. Po lądowaniu tego klucza, w czasie uzupełniania maszyn przez mechaników, pozostałe maszyny przylatują z Lubienia. W czasie przelotu zostały zaatakowane przez formację Me 109. Walka na b. niskiej wysokości, zakończona nad ziemią...[.]...Ppor. Wapniarek startuje po uzupełnieniu maszyny, zapala 1-go Me 109...[.]... Pozostałe maszyny nieuzupełnione po poprzednim locie nie mogą iść w powietrze." Kuik widział prawdopodobnie tą walkę z ziemi.

W dniu 13 września brał udział w locie rozpoznawczym i znów rozbił samolot. Z samego rana przeprowadzono rozpoznanie nakazanych rejonów. Na te loty polecili: kpt. pil. Franciszek Jastrzębski, por. pil. Kazimierz Wiśniewski, kpr. pil. Władysław Kuik i kpr. pil. Kazimierz Mazur. Z powodu pojawienia się mgły (mgła utrzymała się do około godz. 10.00), piloci byli zmuszeni lądować na polach. W wyniku tego podczas nieudanego lądowania kpr. pil. Władysław Kuik rozbił swoją P.11c. (zawiniła tu mgła).Również z powodu mgły rozpoznano tylko rejon Tomaszowa Mazowieckiego, gdzie na szosach nie zauważono ruchu nieprzyjaciela oraz stwierdzono, że na połowym lotnisku niemieckim 5 km na południe od Tomaszowa nadal stacjonują samoloty.

14 września

Również około południa na rozpoznanie polecili ppor. pil. Henryk Bibrowicz i ppor. pil. Kazimierz Olewiński (A. Kurowski, "Lotnicy...", s. 108) Inne dane mówią, że to rozpoznanie wykonała para ppor. pil. Kazimierz Olewiński - kpr. pil. Władysław Kuik (J. Pawlak, "Samotne...", s. 287). Wyniki rozpoznania tak opisał w "Dzienniku" mjr Mümler: "Rozpoznanie popołudniowe /ppor.Olewiński + 1 pil./ stwierdziło kolumnę zmasowaną około 15-20 km /piech .art. z silna O.P.L./ maszerującą z Żyrardów do Łowicz..."

18 września

W czasie przebijania (po rozwiązaniu dyonu 16/17 września) się do Warszawy poległ drugi pilot III/3 Dyonu - kpr. Władysław Kuik, który przedzierał się z kpr. Romualdem Żerkowskim. Obaj piloci dotarli do jednej z przepraw przez Bzurę i tam zastał ich ostrzał artyleryjski. W czasie ostrzeliwania artyleryjskiego obaj leżeli pod drzewem. Gdy ostrzał ustał kpr. Romuald Żerkowski wstał i zobaczył, że jego bliski kolega nie rusza się. Okazało się, że kpr. Władysław Kuik został trafiony odłamkiem pocisku artyleryjskiego w głowę. Tak to w pisanej książce. Wersję jego śmierci znam z listu A. Krupki do J. Pawlaka (autor książek o lotnictwie w 1939 roku). Pan Arkadiusz Krupka rozmawiał z R. Żerkowskim. Kiedy ostrzał ustał powiedział coś do Władysława Kuika, a kiedy spostrzegł, że ten nie rusza się nachylił się, odchylił głowę i zobaczył stróżkę krwi. Kiedy stwierdził, że kolega nie żyje, złamał nieśmiertelnik i jego połówkę, a może cały wsadził mu do ust (chodziło o to, żeby można było potem ustalić tożsamość pochowanego). Podobno pochował też go. Gdzie to było, nie wiadomo. To samo powiedział mi podczas jednej z rozmów w styczniu lub lutym tego roku pan Skarbecki (były lotnik 132.EM, któremu przekazał to Romuald Żerkowski (były pilot 131.EM) podczas przypadkowego spotkania w 1945 roku.



Publikowane zdjęcia samolotów pochodzą ze stron:

- Jnkers Ju-86 » pl.wikipedia.org
- PZL P11 » www.militarium.net
- J. Maliński, "Samolot..." s. 40-41, 51
- L. Grzybowski, "Relacja z walk...", Lot.A.II.5/1d.4
- H. Bibrowicz, L. Grzybowski, "Sprawozdanie..." s. 5 i 7
- M. Mümler, "Dziennik...", s. 10

» **LISTA BAJANA** - lista oparta na zbiorze dokumentów sporządzonych przez Komisję Historyczną Polskich Sił Powietrznych pt. "Polish Fighter Pilots Achievements during the Second World War" ("Osiągnięcia polskich pilotów myśliwskich w drugiej wojnie światowej"). Dokument ten podpisany został 25 marca 1946 r. przez Oficera Łącznikowego przy HQ Fighter Command, płk. dypl. pil. Jerzego Bajana. Zawiera spis zestrzeleń, uszkodzeń dokonanych przez pilotów polskich - kpr. Wł. Kuik pozycja nr 264.

Wydruk ze strony: www.kuik.info.pl – drzewo genealogiczne rodu Kuik